

régularisation (238-242)" a été adopté et considéré comme base de l'aménagement hydro-électrique dans la section internationale.

Le projet complet concernant la navigation et l'énergie, tel qu'envisagé dans l'accord de 1941, a été exposé dans une brochure publiée en 1949 par le ministère des Transports. J'en ai un exemplaire sous les yeux. Elle est intitulée *Canalisation du système des Grands lacs et du Saint-Laurent*. Elle a été rédigée par la Division de l'ingénieur en chef du ministère des Transports et signée par Guy A. Lindsay, ingénieur responsable. On y trouve un exposé détaillé des sept sections de la voie maritime du Saint-Laurent depuis les chenaux de communication en amont jusqu'à la section de Lachine, en face de Montréal. On y trouve également un état détaillé du coût estimatif établi par cet ingénieur. Le ministère des Transports a publié ce document et l'a maintenu en circulation pendant nombre d'années.

Le coût estimatif de la voie maritime et des aménagements hydro-électriques, depuis Montréal jusqu'à la tête des lacs, fondé sur les prix de la construction en avril 1949, et qui a alors été établi par la direction du génie, au ministère des Transports se décomposait comme suit: ouvrages destinés uniquement à la navigation, 67 millions; ouvrages destinés principalement aux aménagements hydro-électriques, 166 millions; ouvrages communs à la navigation et à l'énergie, 187 millions. Les ouvrages communs à la navigation et aux aménagements hydro-électriques se chiffrent par 421 millions. Ces prévisions se fondent sur une profondeur de 27 pieds du chenal navigable et sur des écluses ayant les mêmes dimensions que celles du canal Welland et des seuils conçus pour une profondeur de 30 pieds.

Et ici je voudrais signaler deux points. Premièrement, j'aimerais dire qu'aux termes de l'accord de 1941, dont j'ai parlé déjà, toutes les installations de navigation se trouvaient du côté américain. Deuxièmement, il avait été prévu que la profondeur resterait de 14 pieds au Canada, dans l'Ontario et dans le canal du Saint-Laurent. J'aimerais également signaler ici que le coût des installations de navigation était alors estimé à 67 millions (aux prix de 1949), alors que le coût des ouvrages relatifs à l'énergie, ainsi que des ouvrages communs à la navigation et aux aménagements hydro-électriques, qui devaient être à la charge des entreprises hydro-électriques, était fixé à \$353,932,000.

En décembre 1949, les ingénieurs du ministère des Transports ont fait, en se fondant sur les prix d'avril 1949, l'estimation du prix de revient du projet de concentration unique avec barrage de régularisation 238-242 et

[L'hon. M. Chevrier.]

chenal navigable de 27 pieds au Canada plutôt qu'aux États-Unis et ils sont arrivés au coût estimatif de \$106,288,000. D'autre part, le coût estimatif des ouvrages ordinaires et des aménagements électriques a été fixé à \$344,910,000. Plus tard, en 1951, ces estimations ont été adaptées aux prix du 31 décembre 1950. Le coût estimatif des ouvrages de navigation a été alors relevé à \$119,575,000, tandis que celui des ouvrages ordinaires et électriques a été porté à \$389,025,000. En septembre 1952, une estimation comparative, fondée sur les prix de décembre 1950, a été établie à l'égard de trois canaux différents; or le coût du canal qui a été choisi à toutes fins pratiques, comportant des écluses jumelées à Cornwall, a été estimé à \$119,515,000.

En 1951, le Canada a négocié avec l'Ontario un accord qui prévoyait l'aménagement hydro-électrique de la section internationale du fleuve. A l'article 2 de cet accord, le Canada dit qu'il mettra tout en œuvre pour obtenir de la Commission conjointe internationale l'approbation d'une demande que l'Ontario devait présenter sous une forme assujettie à l'approbation du Canada au sujet d'ouvrages destinés à mettre en valeur les ressources d'énergie de la section internationale du fleuve Saint-Laurent en conformité du programme connu sous le nom de projet de concentration unique avec barrage de régularisation 238-242. L'accord a été approuvé par le Parlement et les deux pays ont dûment lancé la demande.

Je voudrais parler maintenant de la demande qui a été faite par le Canada, datée d'Ottawa le 30 juin 1952, et qui est signée par celui qui était alors secrétaire d'État aux Affaires extérieures, le très honorable Louis St-Laurent, et demander à la Chambre de lire les paragraphes 1, 2, 3 et 4. Je n'ai pas le temps d'en parler, mais on devra se reporter en particulier au paragraphe 8, qui traite de la façon dont le travail doit être fait dans la partie internationale. Ce que je voudrais faire remarquer à la Chambre, c'est que cette demande faite par le gouvernement canadien en juin 1952, à l'égard de ce qui est prévu au paragraphe 8, est presque identique au projet 238-242 de concentration unique avec barrage de régularisation, décrit par M. Lindsay dans sa brochure, dont il a été question plus tôt et qui s'intitule "Canalisation du système des Grands-Lacs et du Saint-Laurent".

En août 1952, M. Lindsay cette fois encore a remis une estimation du projet de concentration unique (238-242) avec barrage de régularisation à l'égard de l'énergie seulement et des aménagements de navigation, du côté canadien cette fois; mais ces travaux devaient se faire plus tard. Cette estimation atteignait